

Sp.

263. Nefndarálit

[1. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að venju fjallað um erindi þau sem Alþingi hafa borist um fjárframlög til stuðnings við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á einstökum svæðum, svo sem Faxaflóa, á Breiðafirði, Ísafjarðardjúpi og til Vestmannaeyja, um Eyjafjörð allt til Grímseyjar og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar. Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi sem borist hafa vegna flutninga á landi, svo sem til reksturs snjóþreifa eða vegna mikils snjómoksturs þar sem erfitt reynist viðkomandi byggðarlögum að standa straum af þeim kostnaði er þau verða að bera samkvæmt snjómokstursreglum Vegagerðarinnar. Þrátt fyrir að reglurnar hafi verið rýmkaðar á síðustu árum verða íbúar í snjóþungum héruðum fyrir verulegum kostnaði umfram aðra þegna þjóðfélagsins við að halda uppi nauðsynlegum samgöngum. Til að minnka þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs fjárframlög til þeirra aðila sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Nefndinni bárust umsóknir frá 62 aðilum. Halldór S. Kristjánsson deildarstjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgerðar ríkisins mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar sem komu nefndinni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir þeirra störf.

Skal nú gerð grein fyrir hinum einstöku þáttum sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, þ. e. a. s. flutninga á sjó. Hvort tveggja er að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns sem nefndin úthlutar og svo hitt að um allt það, er lýtur að sjóflutningum, hefur nefndin fyllri upplýsingar þó að ýmsir aðilar, er styrks til landflutninga njóta, hafi einnig sent nefndinni greinargóðar upplýsingar um rekstur og annað er umsóknina snertir og er það mikil breyting til bóta.

Í mörgum þessum umsóknum kemur glögglega fram hve aðstöðumunurinn er mikill hvað kostnað við allar samgöngur varðar og er nefndinni fullkomlega ljóst að full ástæða væri að hafa þessa styrki verulega hærri til að minnka þennan aðstöðumun. En á hitt ber einnig að líta að margir munu þeir vera sem lítið betur eru settir en enga umsókn hafa sent.

Sex nýjar umsóknir bárust að þessu sinni.

Akraborg. Rekstraráðili Akraborgar, Hf. Skallagrímur, sækir um 6 millj. kr. rekstrarstyrk á næsta ári. Í ár er styrkurinn 3 millj. kr. og rann hann að fullu til greiðslu á lánum hjá Ríkisábyrgðasjóði samkvæmt sérstöku samkomulagi við hann. Fjárhagsstaða fyrirtækisins er nú mun lakari en hún var á árinu 1981 og mun lakari en reiknað var með að hún yrði með tilkomu nýju Akraborgar. Á árinu 1982 var hallinn á rekstri félagsins 14 millj. kr. og eigið fé var neikvætt í árslok 1982 um tæpar 18 millj. kr. Árið áður, 1981, var hagnaður af rekstri fyrirtækisins 205 þús. kr. Samkvæmt rekstrar- og efnahagsreikningi fyrir tímabilið 1.1. — 31.8. 1983 var hallinn orðinn 3,6 millj. og er þá búið að taka tillit til vaxtagjalda, verðbóta og gengismunar, 28,9 millj. vegna nýju Akraborgar og 7,9 millj. vegna gömlu Akraborgar, svo og reiknaðra tekna vegna verðlagsbreytinga, 33,3 millj. kr. Samkvæmt upplýsingum Ríkisábyrgðasjóðs nema gjaldfallnar greiðslur vegna skipanna:

| | |
|-------------------------|----------------|
| a) Gamla Akraborg | 2,9 millj. kr. |
| b) Nýja Akraborg | 6,5 millj. kr. |
| | <hr/> |
| Samtals | 9,4 millj. kr. |

Í bréfi til samvinnunefndar Alþingis, dags. 20. okt. 1983, gerir framkvæmdastjóri fyrirtækisins grein fyrir ástæðu versnandi afkomu þess. Nefnir hann fyrst alvarlega vélarbilun og ýmsa galla sem komu fram á nýja skipinu á haustmánuðum 1982 og höfðu í för með sér mánaðarstöðvun á siglingum skipsins, auk verulegra útgjalda vegna lagfæringa sem námu u. þ. b. 3 millj. kr. Í annan stað nefnir hann verulegan samdrátt í bílaflutningum á síðast liðnu sumri vegna óhagstæðs verðurfars, t. d. voru fluttir um 5400 færri bílar mánuðina júní — september á þessu ári en á sama tímabili í fyrra. Í þriðja lagi hefur það valdið útgerðinni kostnaði að ekki hefur tekist að selja gömlu Akraborgina þrátt fyrir að verulegt átak hafi verið gert til þess og nemur útlagður kostnaður vegna skipsins um 2 millj. kr. á þessu ári. Að mati framkvæmdastjóra fyrirtækisins telur hann vafasamt að hugsanlegt söluverð skipsins dugi til greiðslu áhvílandi lána.

Nokkrar umræður urðu í nefndinni út af þessari beiðni, en bent var á að það hefði náðst algjör samstaða á Alþingi um kaup á nýju Akraborg og þar af leiddi að ekki væri hægt að komast hjá því að styrkja þessar ferðir á næsta ári sem hingað til.

Baldur. Áætlunarferðir Baldurs milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey urðu alls 131 fyrstu 10 mánuði þessa árs. Báturinn flutti í þessum ferðum 5360 farþega og 1116 bifreiðir, auk viðkomu í Flatey, á Skáleyjum og Hvallátrum. Sambærilegar tölur fyrir sama tímabil á síðasta ári eru 5890 farþegar og 1201 bifreið. Samkvæmt uppgjöri til 1. október á þessu ári og áætlun út árið er gert ráð fyrir að um 60 þús. kr. halli verði á rekstrinum.

Hinn 28. júlí síðast liðinn skipaði samgönguráðherra fimm manna nefnd til að annast framkvæmd og umsjón með smíði nýs flóabáts fyrir Breiðafjarðarsvæðið. Formaður nefndarinnar er Guðmundur Malmquist, lögfræðingur í Framkvæmdastofnun ríkisins. Að tilhlutan ráðuneytisins var veitt aukafjárveiting að upphæð 2 millj. kr. til þess að halda áfram undirbúningsvinnu við smíði á nýju skipi og var Skipatækni hf. falið að undirbúa nýtt útboð. Tæknilegum undirbúningi ætti að vera lokið í febrúarmánuði 1984 að sögn formanns nefndarinnar.

Í rekstraráætlun bátsins fyrir næsta ár er gert ráð fyrir að tekjur aukist um 30% að meðaltali og að ríkisstyrkurinn hækki úr 4 millj. í 5,5 millj. kr. Þessi áætlun er miðuð við óbreytta þjónustu bátsins og að viðhaldskostnaður hækki milli ára um allt að 88%, sem skapast fyrst og fremst af aldri skipsins og því að ekki hefur fengist á undanförunum árum nægilegt rekstrarfé til greiðslu þess kostnaðar. Rekstraraðilinn gerir ráð fyrir því að auka ferjuflutninga nokkuð á næsta ári, þ. e. a. s. flutninga farþega og bifreiða yfir Breiðafjörð, en reiknar með svipuðu magni vöruflutninga.

Djúpbáturinn Fagranes. Eins og fyrr fylgir umsókn rekstraraðila bátsins nokkuð greinargott yfirlit yfir rekstur hans út þetta ár. Tekjur fyrirtækisins eru áætlaðar 5,6 millj. kr., þar af nemur framlag ríkisins 3,7 millj. kr. Sambærilegar tölur fyrir árið 1982 eru 3,2 millj. Heildartekjur og ríkisframlag 2,2 millj. Gjöldin á þessu ári eru áætluð 6,3 millj., þannig að reikna má með um 700 þús. kr. halla.

Í bréfi framkvæmdastjóra eru raktar ýmsar ástæður fyrir versnandi rekstrarniðurstöðu fyrirtækisins á þessu ári. Þar segir m. a.: „Á þeim tæpu 10 árum, sem undirritaður hefur verið framkvæmdastjóri Djúpbátsins, var síðasti vetur sá erfiðasti og kom það fram í herra olúkostnaði, viðhaldi og launum. Þrátt fyrir það, sem að framan er sagt, hækkaði niðurstöðutala rekstrar frá áætlun aðeins um 18,5% og þá er með talinn endurnýjunar-

kostnaður, sem ekki var vitað um þegar áætlun var gerð, til að kaupa radar, björgunarbát og gálga með sjálfvirkum sleppibúnaði. Tekjur bátsins hækka nokkuð meira á þessu ári en ráð var fyrir gert, eða um tæp 92% á móti 50%.“

Áætlun fyrirtækisins er í hefðbundnum stíl. Tekjur hækka að meðaltali um 28%, tekjur af flutningum um 20% og ríkisframlag 33%, en gjöld almennt um 15%. Rekstraraðilinn fer fram á að ríkisframlagið til rekstrar verði 4,9 millj. og að framlagið til stofnkostnaðar 400 þús. Fagranes er ekki með framlag til stofnkostnaðar á þessu ári. En rekstraraðili hyggst verja þessum fjármunum til endurnýjunar á húsnæði fyrir skrifstofu og afgreiðslu.

Hríseyjarferja. Eftirfarandi yfirlit sýnir aðalatriði í rekstri Hríseyjarferju til október-loka á þessu ári:

| | |
|---|---------------|
| | Kr. |
| Flutningatekjur og fargjöld | 1 829 237 |
| Styrkur ríkissjóðs | 625 000 |
| Styrkur sýslusjóðs | 20 800 |
| | <hr/> |
| Tekjur alls | 2 475 037 kr. |
| Rekstrarkostnaður skipsins | 997 633 kr. |
| Sameiginlegur kostnaður og stjórn | 1 366 609 kr. |
| Vextir af skammtímaskuldum | 29 348 kr. |
| Hagnaður | 81 447 kr. |
| | <hr/> |
| Gjöld alls | 2 475 037 kr. |

Samkvæmt upplýsingum Guðjóns Björnssonar sveitarstjóra í Hrísey er gert ráð fyrir að helstu rekstrarliðir Hríseyjarferju verði þessir á næsta ári.

| | |
|---|---------------|
| Flutningar og útgjöld | 2 300 000 kr. |
| Styrkur ríkissjóðs til rekstrar | 1 088 000 kr. |
| Styrkur sýslusjóðs | 38 000 kr. |
| | <hr/> |
| Tekjur alls | 3 426 000 kr. |
| Rekstrarkostnaður skips | 1 337 000 kr. |
| Sameiginlegur kostnaður og stjórn | 2 010 000 kr. |
| Vextir af skammtímaskuldum | 45 000 kr. |
| Hagnaður | 34 000 kr. |
| | <hr/> |
| Gjöld alls | 3 426 000 kr. |

Í ár er styrkur ríkissjóðs til Hríseyjarferju 750 þús. kr. Samkvæmt upplýsingum Framkvæmdasjóðs Íslands verða greiðslur vegna Hríseyjarferju 563 000 kr. á næsta ári. Til viðbótar koma vanskil um áramótin, 372 000 kr., eða samtals 935 000 kr. Nauðsynlegt er að kaupa löndunarkrana sem kostar að talið er um 540 000 kr. og þarf því stofnstyrkur að vera 1 475 000, og hækkar um 34% frá fyrra ári.

Drangur. Til loka október síðastliðins hefur Drangur flutt 147 farþega og 7703 tonn af vörum. Á sama tíma 1982 flutti báturinn 812 farþega og 4149 tonn af vörum. Skýring úthaldsaðila á fækkun farþega á milli ára er sú að á undanförunum árum hefur verið um að ræða verulegan flutning á ferðamönnum norður fyrir heimsskautsbaug yfir sumarmánuðina með gamla Drangi, en með tilkomu nýs Drangs hefur sá kostur verið valinn að sinna frekar arðbærari aukaverkefnum, eins og flutningi á tækjum og ýmsum varningi.

Um mánaðamótin október — nóvember á þessu ári var hallinn á rekstri Drangs orðinn

1 millj. og hefur þá ekki verið tekið tillit til fjármagnskostnaðar og verðbreytinga. Sambærileg tala í lok ársins 1982 var 1,4 millj. kr. Reksturinn ætti samkvæmt þessu að koma heldur betur út í ár en í fyrra.

Að mati rekstraraðila Drangs hefur nýja skipið reynst vel. Í bréfi til samvinnunefndar samgöngumála, dags. 1. þ. m., er vakin athygli á því að allnokkuð vanti á að sveitarfélögin á þjónustusvæðinu nýti sér þá flutningsmöguleika sem skipið hefur upp á að bjóða. Sérstaklega er nefnd sú ástæða að hefð hefur skapast á miklum landflutningum á þeim árstímum sem vegir eru almennt færir.

Síðan segir í bréfi framkvæmdastjóra Drangs: „Takist að færa verulegan hluta þessara flutninga yfir á Drang verður loksins grundvöllur fyrir að stunda áætlunarsiglingar allt árið og jafnframt mundi verða viðunandi rekstrargrundvöllur fyrir félagið. Að þessu er nú unnið. Sem dæmi um þessa flutninga, að ef Drangur fengi alla flutninga Kaupfélags Eyfirðinga á Dalvík þýddi það 60% aukningu í tonnum talið. Einnig hefur verið rætt um að Drangur taki að sér þjónustu fyrir Skipaútgerð ríkisins til Norðausturlands, allt til Reyðarfjarðar einu sinni í hálfum mánuði, og er það til athugunar.“

Samkvæmt áætlun Útvegsbanka Íslands um greiðslur á lánum vegna kaupa á Drangi þarf stofnfjárframlag að vera 10,1 millj. kr. á næsta ári. Í ár var framlagið 5,5 millj. kr., en til viðbótar greiddi Drangur úr rekstri 1,7 millj. kr. til greiðslu afborgana og vaxta á þessum lánum. Til að endar nái saman í rekstrinum á næsta ári þarf ríkisframlagið að vera a. m. k. 2,4 millj. kr., sem er hækkun frá árinu í ár um 33%.

Mjóafjarðarbátur. Fyrirkomulag ferðanna er með sama sniði og áður, farnar tvær ferðir í viku frá Mjóafirði til Neskaupstaðar. Með viðdvöl þar fara 10—12 klst. í hverja ferð. Þá þarf að fara að Dalatanga jafnoft. Á sumrin er farið á landi, en þegar landleiðin er ófær er farið á bátum næsta dag. Eru þær ferðir tímafreakar og bindandi þar sem oft þarf að bíða færís vegna erfiðra lendingarskilyrða á Dalatanga og hefur það í för með sér mikinn aukakostnað og tímatap. Þá eru farnar allmargar aukaferðir eftir því sem þörf er fyrir.

Nýr bátur var keyptur árið 1978 og kostaði hann þá 40 millj. gamalla króna og er mikill hluti kaupverðs enn ógreiddur.

Samkvæmt rekstrarreikningi það sem af er árinu 1983 er farið fram á 880 þús. kr. á næsta ári. Það má sjá á þessum rekstrarreikningi að þetta framlag dugar í raun og veru engan veginn til þess að endar nái saman, þ. e. a. s. að standa undir rekstri og fjármagnskostnaði.

Herjólfur. Heildargjöld ársins 1982 námu 22,4 millj. kr. og tekjur án ríkisframlags 18,6 millj. kr. Hallinn án ríkisframlags, afskrifta og afborgana og vaxta á stofnlánum nam því 3,8 millj. kr. sem var að mestu leyti jafnaður út með ríkisframlaginu.

Um árið 1983 er það að segja að gert er ráð fyrir að halli án ríkisframlags, afskrifta og fjármagnskostnaðar af stofnlánum verði 5,3 millj. kr. Ríkisframlagið í ár gerir betur en að jafna þennan halla því að í ár hefur fyrirtækið fengið greiddar 7,9 millj. kr. Mismunurinn, 2,6 millj. kr., nýtist á næsta ári.

Rekstraráætlun Herjólfur hf. fyrir árið 1984 er byggð á niðurstöðum um reksturinn fyrstu 9 mánuði þessa árs. Áætlunin er þannig unnin að tölur 1983 eru framreiknaðar til áramóta, en síðan eru notaðar almennar forsendur þjóðhagsáætlunar og fjárlagafrumvarps um þróun launa og verðlags á árinu 1984, þannig að launahækkun til ársmeðaltals er áætluð 6% og hækkun annarra kostnaðarliða um 4%.

Fjármagnsbeiðni fyrirtækisins er þannig sundurliðuð:

| | |
|--|----------------|
| Neikvæð veltufjárstaða 1.1 1983 | 2 370 000 kr. |
| Ríkisframlag umfram áætlaðan rekstrarkostnað | 2 627 000 kr. |
| Áætlaður rekstrarhalli 1984 | 10 166 000 kr. |

Er þetta um 35% hækkun miðað við ríkisframlagið yfirstandandi ár. Í sjálfu sér nægir þetta engan veginn ef ætti að standa undir greiðslum af stofnlánnum.

Miklar umræður fóru fram í nefndinni um rekstur sumra flóabátanna. Sem kunnugt er hefur fjármálaráðuneytið auglýst til sölu hlutabréf ríkisins í nokkrum fyrirtækjum, þar á meðal í þeim fyrirtækjum sem gera út flóabáta. Ef hlutabréf þessara báta verða seld, og þar sem svo stendur á að aðrir en ríkið eiga að mestu eða öllu leyti þá báta sem stofnstyrks njóta úr ríkissjóði, telur nefndin nauðsynlegt að gengið sé þannig frá málum að sett verði með einhverjum hætti sú kvöð á stofnstyrkina að ef slík skip hætta rekstri á þeirri flutningaleið, sem stofnstyrkurinn er veittur til, áður en eðlilegur endingartími skipsins er liðinn, þá verði eigendur að endurgreiða styrkinn miðað við söluverð eða matsverð skipsins, ef rekstri er hætt. Enn fremur telur nefndin nauðsynlegt að það verði tryggt á öruggan hátt, t. d. með samkomulagi rekstraraðila flóabátanna og samgönguráðuneytisins, að þeir skuldbindi sig til að halda að öllu leyti ferðaáætlun á þjónustusvæði sínu, og að ferðaáætlanir flóabátanna verði samþykktar af samgönguráðuneytinu. Um gerð samkomulags og framkvæmd þess verði haft samráð við formenn samgöngunefnda Alþingis.

Mjög ítarlega var fjallað um hverja umsókn og náðist full samstaða um fjárveitingar í nefndinni.

Samkvæmt greinargerð þeirri, er í nefndarálitinu greinir, leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlögum 1984 verði veittar samtals 44 252 000 kr. sem skiptist svo sem lagt er til á þskj. 255. Er það 42,9% hækkun miðað við fjárlög yfirstandandi árs.

Alþingi, 17. des. 1983.

Stefán Valgeirsson,
form. Nd.-nefndar, frsm.

Karl Steinar Guðnason,
fundaskr. Ed.-nefndar.

Eggert Haukdal.
Skúli Alexandersson.

Egill Jónsson,
form. Ed.-nefndar.

Friðjón Þórðarson.

Karvel Pálmason.
Tómas Árnason.

Valdimar Indriðason.

Kristín Halldórsdóttir,
fundaskr. Nd.-nefndar.

Steingrímur J. Sigfússon.

Stefán Guðmundsson.
Árni Johnsen.

Kolbrún Jónsdóttir.